LETTRE

A

MM. LES ACTIONNAIRES

DE

PANAMA

« La nature (au Nicaragua) a *presque tout fait* pour le canal; elle épargne une grande partie du travail de l'homme ; il ne nous reste plus que 50 kilomètres à creuser. »

F. de Lesseps. — Discours devant l'Association politechnique. — 1862.

PARIS — 1881

LETTRE

A

MM. LES ACTIONNAIRES

DE

PANAMA

I

Vous avez acheté, arraché, devrais-je dire, à plus de cent pour cent des parts de fondateurs ;

Vous avez souscrit avec prime des actions déjà tombées au-dessous du pair, malgré tous les efforts pour les maintenir au-dessus ;

L'éclat d'une grande renommée, une parole habile à dissimuler les contre-temps et à farder la vérité, une presse grassement subventionnée, un syndicat des plus grosses maisons de finance soufflant de toutes manières dans les voiles de l'émission, obligées au succès pour ne point pâtir de la défaite : tout a conspiré pour vous conduire aux guichets où vous avez laissé votre argent.

Il paraît qu'en souscripteurs généreux, vous avez offert, deux ou trois fois, les 300 millions qui vous étaient demandés.

C'était d'autant plus admirable en décembre 1880, qu'en août 1879, M. de Lesseps, encore tout paré des lauriers dont l'avait couvert ce *congrès international d'études du canal inter-océanique,* nommé par lui, dirigé par lui, votant par lui, M. de Lesseps appelant 400 millions, vous ne lui en aviez pas apporté dix-sept.

Votre prudence, alors si éveillée, a–t–elle été simplement assourdie par quelques mois d'un concert constant et universel de grosse caisse ?

Au contraire, vos défiances ont–elles été calmées par des raisons abondantes, sérieuses, péremptoires?

En août 1879, des voix tenues pour compétentes dressaient ainsi le bilan du *canal maritime à niveau constant* de Panama :

« Absorption d'un capital immense ;

« Incertitude et dangers dans l'exécution des travaux, réussite plus que douteuse ;

« Difficultés considérables et dangers dans l'exploitation ;

« Complète insuffisance des revenus, grevés d'avance de charges énormes :

« Au moins, *quatre cents millions à l'eau !* »

Par quoi ces conclusions, alors écoutées, ont-elles été combattues ?

Pour ma part, Messieurs et chers actionnaires, je n'ai rien lu, rien entendu, rien vu, absolument rien, qui fût de nature à les infirmer : ni dans les conférences, où les anecdotes tenaient lieu d'exposition technique ; ni dans le *Bulletin du canal interocéanique,* où les récits de voyage remplaçaient les calculs; ni dans la presse, où les puérilités à tant la ligne prenaient la place des arguments et des faits.

Avec un ensemble dont l'histoire des affaires financières offre peu d'exemples, les faits les plus importants ont été *cachés* ou *dénaturés.*

Et VOUS AVEZ SOUSCRIT, Messieurs et chers actionnaires !

Maintenant qu'il faut payer, et non point, comme dans les conférences, par de simples applaudissements, on assure que déjà vos craintes s'agitent, que votre intérêt, désormais en cause, flaire un *piège gigantesque* tendu à votre bonne foi naïve.

J'ignore, je ne veux pas rechercher si piège il y a. En tous cas, il n'est plus temps de dire que la surprise n'est pas de jeu.

Au surplus, je ne prétends ici que rectifier les faits mal exposés, porter à votre connaissance des choses involontairement ou volontairement oubliées, les établir si solidement que vous puissiez interroger sans hésitation, et qu'aucun artifice de langage, aucun procédé d'assemblée générale ne puisse prévaloir contre eux.

Et que *vos intérêts menacés* ne m'en aient, Messieurs, aucune reconnaissance. Nos attaches, nos relations, notre situation ne me permettaient pas d'être mieux renseigné que vous ne pouviez l'être vous-mêmes. Mais cette grande question de la voie maritime entre les deux océans m'a toujours paru d'un trop grand intérêt, sans parler des spéculations, pour me borner à en suivre les phases diverses dans le *Bulletin du canal interocéanique,* organe de la Compagnie de Panama. Là-dessus, les journaux anglais et américains méritaient d'être lus avec une attention particulière. C'est dans leurs colonnes surtout qu'il convenait de puiser des renseignements plus impartiaux, en y joignant les *documents officiels*, publiés par le gouvernement de Washington depuis le vote du Congrès de Paris.

C'est ce que j'ai fait.

II

Les États-Unis avaient envoyé onze délégués au congrès convoqué par M. de Lesseps. Deux d'entre eux, l'amiral Ammen et l'ingénieur Ménocal (1), représentaient officiellement le gouvernement de l'Union. Quelle fut leur attitude?

(1) Le *Journal des Débats,* dans son enthousiasme de l'issue de la souscription, a perdu le sens exact des choses et divagué visiblement, ce qui est bien permis à une personne de si grand âge. Il affirme que le « Congrès tenu à Paris, par les ingénieurs de tous les pays, a repoussé à la presque unanimité, » le projet de M. Ménocal sur le Nicaragua qui, d'après les savants de la « rue des Prêtres, » — habiles, eux, à faire autre chose que « des escaliers en spirale, » le seul mérite qu'ils accordent à M. Ménocal, — coûterait près de 2 milliards.

Or, la vénérable feuille et ses sincères rédacteurs se sont trompés ou ont trompé, à leur choix, et sur la composition du Congrès, et sur le caractère du vote émis. Ils auraient dû savoir, ou ils auraient dû dire qu'à commencer par sir John Hawkshaw, le plus illustre ingénieur d'Angleterre, les hommes les plus compétents se sont abstenus au moment du vote, s'ils ne s'étaient pas déjà retirés d'un Congrès sans indépendance.

Quant aux 2 milliards du canal de Nicaragua, quelles bésicles nos savants avaient-ils mises pour lire Nicaragua au lieu de Panama?

Nous signalons cet article parce que M. de Lesseps et son *Bulletin* y ont eux-mêmes attaché une importance particulière en le reproduisant. Les *Débats,* le Bulletin et M. de Lesseps auraient dû se souvenir qu'en 1862 M. de Lesseps disait : « La nature (au Nicaragua) *a presque tout fait* « *pour le canal;* elle épargne une grande partie du travail de l'homme; il « ne nous *reste plus que* 50 *kilomètres à creuser.* »

Ils eurent vite compris la comédie qui se jouait. Au moment du vote, ils s'abstinrent, et cette abstention fut ainsi motivée par le plus autorisé de ces délégués :

« M. l'amiral Ammen s'abstient, parce que des *ingénieurs* « *capables (sic)* peuvent seuls, APRÈS UNE ÉTUDE CONSCIENCIEUSE, « se faire une opinion sur ce qui est réellement possible, et sur « ce qui est relativement économique dans la construction d'un « canal interocéanique (1). »

Ainsi l'amiral Ammen s'est abstenu parce que le Congrès n'avait pas en majorité des *ingénieurs capables,* et que les ingénieurs qui votaient selon les *indications* de M. de Lesseps n'avaient pas fait du canal interocéanique et des conditions de son établissement *une étude consciencieuse.*

La parole était dure ; mais la complaisance des amis dévoués de M. de Lesseps ne sourcilla pas, de peur d'esclandre.

Dans le rapport officiel à son gouvernement, l'amiral fut plus explicite encore (2). Passons pourtant, car il faut abréger.

Voici que s'ouvre, le 1er décembre 1879, la session du congrès américain, et le message présidentiel s'exprime en ces termes significatifs :

Les relations diplomatiques avec la Colombie sont pleinement restaurées par l'arrivée d'un ministre de ce pays aux États-Unis. — C'est particulièrement heureux en vue de la question du canal interocéanique, qui a pris récemment un aspect nouveau, important, et qui est maintenant en discussion avec les pays du Centre-Amérique à travers le territoire desquels devra passer le canal *par la route de Nicaragua.....* On ne doute pas que, si l'œuvre est entreprise sous les auspices et la protection des États-Unis, avec des conditions satisfaisantes pour le droit de passage et sa sécurité, par les gouvernements du Centre-Amérique, ce pays et l'Europe ne fournissent promptement, pour l'achever, le capital nécessaire qui, à défaut de telles garanties, serait introuvable.

Le message du président Hayes, transmettant un ensemble de pièces et documents à la commission chargée par le Sénat d'étudier spécialement la question du canal interocéanique, ce message, daté du 8 mars 1880, est encore plus catégorique.

En voici les principaux passages :

(1) *Congrès international d'Études du canal interocéanique.* — Séance de clôture, 29 mai 1879, — page 647.

(2) *The American inter-oceanic ship canal question,* by, Rear admiral Daniel Ammen U. S. Navy. — Philadelphia, 1880.

Pour répondre à la résolution prise par le Sénat, je dois lui exposer brièvement mon opinion au sujet de la politique des États-Unis par rapport à la construction d'un canal interocéanique, quelle que soit la route traversant l'isthme américain.

La politique de ce pays veut un canal sous le contrôle américain. *Les États-Unis ne sauraient consentir au partage de ce contrôle avec aucune puissance européenne, ou avec aucune combinaison de puissances européennes.....*

Un canal interocéanique à travers l'isthme américain changera essentiellement les relations géographiques entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique des États-Unis, et entre les États-Unis et le reste du monde.

Il sera la grande route océanique entre nos côtes atlantiques et pacifiques, et virtuellement il sera lui-même une partie des côtes des États-Unis (*and virtually a part of the coast line of the United States*). Notre intérêt commercial est plus grand en cela que l'intérêt des autres nations; mais, plus encore, notre prospérité, nos moyens de défense, notre unité, la paix et la sécurité intérieures font de la protection du canal interocéanique, pour le peuple des États-Unis, un intérêt supérieur.

Aucune autre grande puissance, en de semblables circonstances, ne manquerait de revendiquer un juste contrôle sur une entreprise si étroitement liée à ses intérêts et à sa prospérité.

Aussi, sans pousser plus loin les motifs de mon opinion, je répète comme conclusion qu'il est du droit et du devoir des États-Unis d'affirmer et de maintenir cette suprématie et autorité sur tout canal interocéanique à travers l'isthme qui relie le Nord et le Sud de l'Amérique. C'est la protection même de nos intérêts nationaux (1).

Ce message peut se résumer en deux traits principaux : 1° la dénonciation du traité Clayton-Bulwer (2) ; 2° les rives du canal, quel que soit le tracé suivi, devenant *frontière virtuelle* des États-Unis.

Que pensent de ces déclarations ceux qui affirment que le canal est une entreprise privée, à laquelle le gouvernement de l'Union n'a rien à voir ?

Et pour appuyer les déclarations présidentielles, le gouvernement ne s'est pas borné à des instructions au commandant de l'escadre du golfe du Mexique ; deux corvettes de guerre, « Adams » et « Kearseage » ont reçu l'ordre de croiser dans les baies de Dulce et de Chiriqui, à quelques milles des embouchures du futur canal de Panama.

(1) *Report of the Secretary of State with accompanying correspondence in relation to the proposed interoceanic Canal between the Atlantic and Pacific oceans.* — Washington, Government-Printing office 1880.

(2) Personne n'ignore que le traité connu sous les noms de J. M. Clayton

III

Le 6 décembre dernier, on attendait avec impatience à Paris, le message du Président des États-Unis à l'ouverture du Congrès. C'était, Messieurs les actionnaires, la veille de la souscription de Panama.

Qu'allait-il dire, le Président, de cette question si brûlante?

Le *Times* du 7 décembre apporta du message, sur le point essentiel, l'analyse suivante :

Le traité avec la Colombie, par lequel nous garantissons la souveraineté et la propriété de la Colombie sur l'isthme de Panama, implique nécessairement que les conditions de transport si nouvelles qui résulteraient de la construction d'un canal interocéanique, devront recevoir l'approbation de ce gouvernement (des États-Unis). C'est une conséquence des obligations contractées, nécessaire d'ailleurs à nos intérêts en tant que principale puissance commerciale à l'ouest de cet hémisphère.

La Compagnie de Panama s'empressa d'interpréter ces paroles en sa faveur. Le *Bulletin du canal interocéanique* du 15 décembre contenait, en effet, ces lignes : « Ces paroles confirment « très heuresement les déclarations de M. de Lesseps qui télé- « graphiait de Washington, après son entretien avec le Président : « Washington, 9 mars. — Le message du Président Hayes assure « la sécurité politique du canal. » Nos journaux auraient bien dû extraire du résumé du *Times*, cette seconde phrase :

« Les vues sur le projet de canal *exprimées par le Président dans son message de mars dernier*, sont CONFIRMÉES ET RENOUVELÉES. »

Tout était là.

Si nos journaux avaient publié cette phrase capitale, jamais le *Bulletin* de M. de Lesseps n'eût osé prétendre que les déclarations présidentielles lui étaient particulièrement favorables.

Cette audace avait de lointaines origines. D'habiles réticences, d'ingénieux oublis l'avaient soigneusement préparée pour un public que lasse le moindre effort de critique, et que l'on sait pı êt à tout croire, dès que le maître a parlé.

et H. L. Bulwer qui l'avaient signé à Washington, le 19 avril 1850, avait précisément pour but la protection commune, par les États-Unis et l'Angleterre, de tout canal maritime interocéanique.

Pour bien comprendre le bel accord de M. de Lesseps avec le gouvernement de l'Union, il importe donc, Messieurs, de remonter à ce fameux voyage en..... Amérique, à la recherche de vos souscriptions.

Suivez-nous jusque-là, vous n'aurez pas perdu votre temps.

IV

Quels récits enthousiastes de ce voyage de M. de Lesseps ont fait les journaux et les conférenciers, à quoi bon les rappeler? Ce n'avait été qu'une marche triomphale de la Colombie à San-Francisco, de San-Francisco à New-York. Maintenant que les esprits sont plus calmes et qu'on a eu le temps de contrôler par les faits eux-mêmes les télégrammes et les discours, il faut en rabattre.

Oui, la Colombie avait fait passer M. de Lesseps sous des arcs de triomphe. Quoi de plus naturel pour un pays qui désormais se croit Danaé devant Jupiter en pluie d'or? Mais aux États-Unis ce ne fut pas la même chose. Le peuple américain parut moins prompt à s'enflammer. Ses défiances semblèrent même assez accusées au promoteur de Panama, pour qu'il cherchât à mettre son œuvre sous le patronage d'un homme en pleine possession de la faveur publique aux États-Unis : dès son retour en France, c'est au général Grant qu'il fit proposer la présidence de la Compagnie.

Voici comment l'illustre ancien Président des États-Unis reçut cette offre. S'adressant à l'amiral Ammen, il écrivit le 22 juin 1880 :

Aujourd'hui j'ai reçu une lettre de Seligmann contenant un télégramme de Lesseps m'offrant la présidence du Canal de Panama, avec le même salaire qu'il recevra, nominalement 125,000 fr. par an.

La lettre dit aussi que Séligmann, avec d'autres banquiers ou maisons de banque qui s'associeraient avec lui, auront pour mission de recevoir les souscriptions américaines pour l'accomplissement du travail.

Je lui ai télégraphié en retour ma non acceptation et je lui ai écrit pour lui donner les raisons de mon refus.

Je lui rappelle les travaux qui ont été faits sur ce tracé, et ce que ces mêmes travaux ont démontré, etc., etc., ajoutant que *s'il m'était agréable de voir mon nom associé à l'accomplissement d'un canal maritime inter, océanique, je* NE VOULAIS *pas le* MÊLER *à une entreprise* QUI NE PEUT ABOUTIR

et dans laquelle je crois que les souscripteurs PERDRONT TOUT *ce* QU'ILS METTRONT (1).

Refus catégorique, motivé par la perte certaine où les capitaux engagés dans l'entreprise de Panama seront entraînés! Ce fut bien dur à lire. On n'osa pas en prendre le public à témoin; on la mit soigneusement en portefeuille, cette lettre; on fit autour la conspiration du silence, et on se mit en quête d'un autre nom américain à lancer au bon moment.

Et, le 8 décembre, en pleine souscription, la presse entière, ou à peu près, publia la dépêche annonçant que le secrétaire d'État à l'office de la marine, M. Thompson, avait accepté la présidence de Panama.

A peine la souscription close, la dépêche fut désavouée.

Le général Grant avait refusé, M. Thompson se dérobait-il subrepticement? On prétend que le désaveu a été lui-même démenti. Qu'importe? Sans vouloir éclaircir cet *imbroglio,* sans rechercher si la nouvelle — au moment de sa publication — était vraie ou fausse, ou si de vraie elle est devenue fausse et de fausse redevenue vraie, une chose qui, celle-là, est parfaitement exacte et certaine, c'est que, le 13 décembre, M. Thompson dut quitter le ministère.

Passons sur les incidents personnels; revenons aux faits principaux.

Voici, à la date du 15 décembre, un article télégraphié d'Amérique au *Times.* Vous le chercheriez en vain dans n'importe quel journal de Paris, fût-ce dans le plus véridique. Lisez, braves actionnaires, lisez; vous n'êtes pas au bout des surprises.

Philadelphie, 14 décembre.

L'acceptation de la présidence du comité américain du canal de M. de Lesseps, par M. le secrétaire d'État Thompson a provoqué beaucoup de critiques. La ligne de conduite qu'il avait suivie contrairement aux vues du Président et des autres membres du cabinet, *était en opposition manifeste, sur cette question, avec la politique américaine.*

M. Thompson agissant ainsi plus précipitamment qu'il n'avait été con-

(1) Copie de cette lettre a été adressée au général Noyes, ministre des États-Unis à Paris. — M. Seligmann l'a certainement fait connaître à M. de Lesseps. — Annonçons que le général Grant va donner les motifs de sa sentence contre Panama dans le prochain nº du *North American Review.* M. de Lesseps ne l'ignore pas, mais il n'en fera pas parler.

venu, a quitté lundi l'office de la marine, à cause des attaques qu'il a soulevées.

Les partisans du canal de Nicaragua désignent le général Grant comme l'adversaire de M. Thompson.

La question est venue en discussion à la Chambre lundi, alors qu'un projet de loi était introduit *pour s'opposer à ce qu'aucun canal interocéanique soit construit avec des capitaux étrangers ou avec un caractère étranger*, en déclarant que les Etats-Unis maintiendraient le contrôle et la surveillance nécessaires à la sauvegarde des intérêts nationaux.

Les antagonistes de M. de Lesseps proposaient de renvoyer ce projet de loi *au comité des affaires étrangères*, QUI EST OPPOSÉ AU TRACÉ DE PANAMA, tandis que les partisans de ce tracé demandaient de soumettre le projet à à une commission spéciale du canal interocéanique.

Après un court débat, le projet fut renvoyé *au comité des affaires étrangères*, par 90 voix contre 64.

M. Thompson renouvela son interprétation de la doctrine de Monroë, disant que le canal de Lesseps était une entreprise privée, faite avec des capitaux américains aussi bien qu'étrangers, et ne pouvait être opposé ni au projet de loi sur le canal de Nicaragua qui allait être présenté au Congrès, ni au général Grant, l'un des auteurs de ce projet. On estime, ajouta-t-il, que les capitaux américains ne seront apportés dans une proportion considérable, ni à l'un ni à l'autre canal; *mais l'entreprise de Lesseps a trouvé un appui plus considérable que l'on n'avait cru d'abord*, A CAUSE DE LA PROMESSE D'ACHETER LE MATÉRIEL AUX ÉTATS-UNIS. Cette promesse a décidé en faveur de ce projet les membres du Congrès représentant les districts manufacturiers.

Eh bien! Messieurs les Souscripteurs de Panama, que vous en semble? Êtes-vous satisfaits de ce brillant accord, si bruyamment annoncé, entre M. de Lesseps et le gouvernement de l'Union?

M. Thompson se déclare partisan de Panama, et aussitôt le voilà « en opposition avec le Président et les autres membres du cabinet »;

M. Thompson se déclare pour M. de Lesseps, et aussitôt il doit quitter son ministère de la marine, et, pour la première fois, le nom du général Grant qui avait refusé la présidence du canal de Panama, est officiellement mis en avant pour la présidence du canal de Nicaragua;

M. Thompson veut démontrer au Congrès, comme M. de Lesseps au cirque des Champs-Élysées, que la doctrine de Monroë n'est pas impliquée dans l'affaire, et aussitôt 90 voix contre 64 renvoient le projet de loi sur le canal interocéanique au comité des affaires étrangères notoirement hostile au tracé de Panama.

Quel accord! quelle harmonie!

Et puis, Messieurs, que dites-vous du procédé signalé par M. Thompson à la tribune américaine ? Que dites-vous de cette façon de demander votre argent français pour payer le matériel commandé aux Américains?

Non, ce n'est pas possible, le câble télégraphique a dû mal interpréter ce passage du discours de M. Thompson.

A moins, toutefois, que porter *en pure perte* l'argent de France en Amérique, ce ne soit, en effet, le dernier mot de cette gigantesque conception du *canal à niveau constant de Panama.*

V

Mais pour indiquer combien il était d'accord avec M. de Lesseps, le gouvernement de Washington ne s'est pas borné à mettre M. Thompson hors de son ministère, et à saisir de la question le comité des affaires étrangères.

Il n'a pas seulement voulu manifester ses hostilités; il a, sans désemparer, montré où étaient ses préférences.

Le *New-York-Herald* du 15 décembre a publié le texte complet du projet de loi d'*incorporation* de la Compagnie du Canal de Nicaragua.

Si le parti pris ne vous aveugle pas, dévoués actionnaires, votre intérêt comprendra toute la portée de ce document dont voici le texte complet :

Au moment où la république du Nicaragua vient de concéder à certains citoyens des États-Unis et à leurs associés, formant une société provisoire du canal interocéanique, certains pouvoirs, droits et privilèges relatifs à la construction d'un canal maritime à travers son territoire, avec canaux accessoires, chemins de fer et lignes télégraphiques, et de leur concéder les droits entiers et exclusifs, afin qu'une compagnie du canal soit organisée par cette société provisoire pour faire tout ce qui sera nécessaire à la construction, l'achèvement, l'entretien et l'administration dudit canal ;

Et au moment où ladite Société fait la demande d'une loi du gouvernement des États-Unis autorisant l'organisation de la Compagnie du canal, dans le but de réaliser les effets de la concession dudit canal ;

Et attendu que les États-Unis, par certaine stipulation du traité avec la République du Nicaragua, sont engagés à la protection du canal maritime construit sur ce territoire ;

(1) Texte du bill d'incorporation déposé à la Chambre par M. Morton, député de New-York. — Dans le *New-York-Herald* du mercredi 15 décembre 1880.

En conséquence :

Article 1er. Disons qu'il soit décidé que V. S. Grant, E. D. Morgan H. F. Jewett, Howard, Potter William, R. Garrisson, Frederick Billings, George W. Riggs, Salon, Humphries, Frederick Butterfield, F. Thomas de Franco, E. F. Beale, William Dennison, et tous ceux qui sont ou qui pourront être associés avec eux et leurs successeurs, sont, par les présentes, constituées en corps de société, sous le nom et la dénomination de la « Compagnie du canal maritime de Nicaragua », sous lequel nom ladite Compagnie pourra poursuivre et être poursuivie, pourra défendre et être défendue, devant tous les tribunaux des États-Unis, pourra avoir un sceau spécial, et généralement pourra jouir des droits et privilèges habituellement possédés par de semblables Compagnies ; pourra acquérir, détenir ou transmettre tels états réels et personnels qui seront nécessaires pour donner tout effet au présent acte ; et enfin faire tous actes légaux pour garantir l'entière jouissance de ses pouvoirs, privilèges, droits, bénéfices ou avantages tels qu'ils sont contenus dans la concession du canal faite par la République de Nicaragua à la Société provisoire du canal interocéanique et confirmée le 18 mai 1880.

Art. 2. — Disons que le capital de ladite compagnie ne consistera pas en moins de 500,000 ni plus de 1,000,000 actions de 100 dollars chacune, lesquelles seront, dans tous les cas, propriétés personnelles et transmissibles de la façon que le permettront les règlements de la société ; — que le comité de Direction de la Compagnie pourra émettre des obligations dans telle forme et valeur qu'il décidera, pourvu que ces obligations ne dépassent pas la moitié du capital-actions ; — que dix pour cent de toutes les souscriptions seront payables au moment où elles seront faites, et que les autres versements seront effectués aux époques et de la façon déterminée par le comité, au moyen d'avis publiés au moins soixante jours avant la date des versements exigés ; que l'époque et le lieu des versements à faire seront publiés dans un journal quotidien de New-York, San-Francisco, Londres en Angleterre et Paris en France, — et qu'au cas où les actionnaires négligeraient ou refuseraient de payer sur avis régulier, les sommes déjà versées par eux seront complètement acquises à la Compagnie, mais que le comité de direction pourra accorder le rachat desdites actions, suivant telles conditions qu'il décidera.

Art. 3. — Disons que les affaires de la Compagnie seront gérées par un comité de direction de onze membres qui tiendra séance conformément aux règlements qu'il aura établis, jusqu'à ce que leurs successeurs soient régulièrement choisis et désignés ; qu'au moins cinq de ces directeurs seront désignés tous les trois ans et que le comité devra élire parmi ses membres un président et un vice-président de la Compagnie et qu'il devra tenir séance selon le règlement qu'il aura établi et jusqu'à ce que les nouveaux membres soient régulièrement élus et qualifiés ; — qu'un de ces directeurs devra être nommé par le gouvernement du Nicaragua, ainsi qu'il est dit dans la concession.

Art. 4. — Disons que pour la gérance et l'administration des actions, propriétés, domaines et autres biens de la Compagnie, le Comité de direc-

tion pourra faire telles ordonnances ou réglementations qu'il voudra, pourvu qu'elles soient en harmonie avec les droits garantis par la concession du canal, et en accord avec ses statuts, ainsi qu'avec les lois des États-Unis ou les traités existants avec le gouvernement de Nicaragua, pour la protection du canal maritime sur le territoire du Nicaragua ; — disons que ce comité devra fixer l'époque de la nomination des Directeurs, lesquels en cas de vacance dans ledit comité par suite de décès, démission ou autre cause, devront continuer à remplir les mêmes fonctions. Personne autre que le Directeur nommé par le gouvernement de Nicaragua ne pourra être directeur, s'il n'est actionnaire, et quiconque cesserait d'être actionnaire cesserait d'être directeur.

Art. 5. — Disons que les incorporateurs désignés dans l'article 1er de cet acte, ou leur majorité, pourront convoquer l'assemblée des actionnaires aussitôt que 100,000 des parts actions de capital de ladite Compagnie auront été souscrites et 10 0/0 versés ; que cette convocation ayant pour but l'organisation de la Compagnie, sera faite à une date et en un lieu qui sera désigné, au moins 30 jours à l'avance, dans deux des journaux quotidiens de New-York, un de Londres et un de Paris ; — que dans cette assemblée, comme dans toutes les assemblées futures d'actionnaires, chaque action donnera droit à un vote pouvant être émis en personne ou par procuration ; — que des assemblées annuelles d'actionnaires pourront être tenues pour le choix des directeurs (lorsqu'ils seront pour être nommés), l'annonce de ces assemblées ayant été publiée, conformément aux règlements ; mais que le défaut d'élire les directeurs au jour désigné, conformément aux règlements, ne pourra être considéré comme un motif de dissolution de la Compagnie, cette élection pouvant être faite à une date quelconque désignée par les directeurs ; — que les directeurs au nombre de sept, y compris le Président, pourront former un *quantum* suffisant ayant pouvoir pour nommer tous employés de la Compagnie, et fixer ce qui sera requis d'eux pour le complet accomplissement de leur mission, lesdits employés devront remplir leurs fonctions à la volonté et suivant les ordres du comité ; — que les directeurs devront faire un rapport annuel aux actionnaires sur leurs actes et agissements, rapport approuvé du Président et d'au moins six directeurs.

Art. 6. — Disons que le *Congrès* peut à tout moment avoir droit de contrôle sur les opérations de la Compagnie, changer ou modifier ses décisions.

Votées par la chambre des représentants à la fin de décembre, ces propositions, au moment où paraîtra cette lettre, seront sans doute ratifiées par le Sénat.

Tel est l'acte que le *Journal des Débats* appelle simplement « une autorisation de former une Société anonyme. »

Ce propos est-il sérieux lorsqu'on voit le *Congrès* se réserver, d'une façon aussi formelle, le droit d'intervention permanente et absolue dans les actes de la Société incorporée?

Pense-t-on, aussi, que c'eût été pour un aussi maigre résultat, d'obtenir une simple autorisation, que le général Grant a mis en avant sa personnalité?

Non! plus M. de Lesseps et ses amis tentent d'amoindrir la signification des votes du Congrès américain en faveur du canal de Nicaragua, plus ils en indiquent la portée et montrent les inquiétudes qu'ils en conçoivent.

Voilà donc *incorporée,* c'est-à-dire déclarée d'utilité publique, et un peu plus encore, l'entreprise du canal interocéanique par le Nicaragua. L'*incorporation,* en effet, donne aux Compagnies qui sont l'objet de ce privilège, très exceptionnellement accordé, une attache des plus officielles. Nous n'en connaissons jusqu'à présent qu'un exemple en faveur du grand *Transcontinental Rail-Road* de New-York à San-Francisco. Et l'on comprendra tout à fait les avantages de l'incorporation, si l'on se rappelle que le gouvernement américain a avancé des sommes considérables à la Compagnie du grand Transcontinental, dont l'œuvre, comme celle du canal de Nicaragua, était tenue pour une œuvre nationale par le peuple des États-Unis.

Eh bien! voyons, Messieurs les actionnaires, posez-vous cette question: Croyez-vous sincèrement que les chambres américaines ont voté cette loi d'incorporation pour témoigner en faveur du canal de Nicaragua un amour platonique? Croyez-vous que cette loi ait été votée pour rester lettre morte? Croyez-vous qu'après avoir témoigné de telles sympathies au canal de Nicaragua, les Américains protégeront ou même supporteront l'entreprise rivale de Panama? — Votre bon sens a déjà répondu.

Quelle sera la conduite du gouvernement de Washington envers la Compagnie de M. de Lesseps? — Fera-t-il acte d'autorité, en défendant à la Colombie, au nom des traités existants, de laisser commencer l'entreprise? — Tolèrera-t-il que la Compagnie emploie dans l'isthme tout l'argent qu'elle pourra retirer de votre bourse, ô actionnaires? -- Lui suffira-t-il, pour seconder les desseins de sa politique, de savoir que le canal du Nicaragua sera ouvert longtemps avant que les ingénieurs et les entrepreneurs de M. de Lesseps aient achevé d'emmaganiser les crues du Chagres dans l'immense réservoir que l'on a projeté, et de faire sauter, pour en orner les parois du canal, le porphyre et la dolérite des Cordillères?

Nous ne possédons à aucun degré les secrets du gouvernement américain, et n'étudiant la situation déjà faite aux actionnaires de Panama que sur des documents connus de tous ou à la portée de tous, il nous importe peu de préjuger l'avenir. Le présent suffit pour que nous ne soyons pas rassurés, le moins du monde, sur le sort des *trois cents millions* souscrits.

VI

A côté de ce résumé sincère de faits incontestables, officiels, il faut placer quelques mots sur l'organisation de la Compagnie du canal de Nicaragua.

Elle n'est point à faire ; elle est créée.

Dès le retour en Amérique des délégués au Congrès de Paris, et après la publication du rapport de l'amiral Ammen (1) qui confirmait en tous points les conclusions déjà formulées par la haute commission (2) nommée à la suite des grandes explorations américaines de 1872 et 1873 (3), alors, disons-nous, un groupe puissant s'est formé aux États-Unis en vue d'obtenir la concession du Canal de Nicaragua.

Cette concession a été signée par Dom Joaquin Zavala, président de la République du Nicaragua, le 24 avril 1880 (4). — La chambre des députés de ce pays l'a votée le 22 mai ; le Sénat l'a ratifiée, dès le lendemain.

Sans indiquer les causes toutes récentes qui ont produit aux États-Unis une faible minorité en faveur de Panama, nous devons constater que la grande majorité de l'opinion publique,

(1) *The American interoceanic Ship Canal question*, by Rear Admiral Daniel Ammen U. S. Navy. — Philadelphie, 1880.

(2) Rapport adressé (décembre 1875) au général Grant, président de la République des États-Unis, par A. Humphreys, C. Paterson et D. Ammen.

(3) Report of exploration and surwey, for the location of a ship canal betwenn the Atlantic and Pacific oceans through Nicaragua 1872-1873. Under the direction of the hon. G. Robeson Secretary of the Navy. — Washington, 1874.

(4) Contrato de Canal inter-oceanico celebrado entre el Gobierno de Nicaragua y el senor Don Aniceto G. Menocal, ingeniero civil de la marina de los EE. UU. — Nicaragua 1880.

depuis longtemps et surtout aujourd'hui, est absolument favorable au tracé par le Nicaragua.

Ces préférences, M. de Lesseps les a certainement constatées pendant son voyage ; mais, par une étrange anomalie, si ce n'est par un singulier calcul, les journaux français ont toujours laissé croire le contraire de la vérité.

Exemple : M. de Lesseps est reçu par la Chambre de commerce de San-Francisco, comme devait l'être le Français illustre qui a eu la gloire de percer l'isthme de Suez. Aussitôt les télégrammes et les articles de journaux transforment cette réception courtoise en adhésion solennelle au tracé de Panama. Le *Bulletin du canal interocéanique*, notamment dans son quinzième numéro, daté, par une singulière coïncidence, du 1er avril, écrivait :

San-Francisco, 18 mars.

L'accueil fait à M. F. de Lesseps a été chaleureux. Une discussion fort intéressante sur l'exécution du canal de Panama a eu lieu à la Chambre de commerce. M. F. de Lesseps a eu un plein succès.

Ce *plein succès*, auprès d'un corps aussi considérable et aussi intéressé à une route interocéanique que la Chambre de commerce de San-Francisco, ce *plein succès*, Messieurs les actionnaires, vous jugerez comme nous-mêmes que ce n'était pas peu de chose.

C'était ce qu'en langage de théâtre, on appelle un *clou ;* mais un clou d'importance, le premier des nombreux clous auxquels M. de Lesseps est venu attacher, en décembre 1880, sa souscription ratée d'août 1879.

Rien que de très légitime, à coup sûr, si ce clou eût été de franc métal. Par malheur, il nous faut bien le dire, le *plein succès* en question n'existait pas ; ce n'était qu'un trompe-l'œil, une erreur du câble sous-marin. La commission spéciale, en effet, devant laquelle M. de Lesseps avait eu ce *plein succès*, fut tellement frappée de cette argumentation puissante, séduisante et concluante, qu'elle a formulé aussitôt ses préférences en faveur de la route... de Nicaragua.

Dans un rapport imprimé, document des plus curieux qu'il faudrait citer en entier, nous lisons :

..... Après mûre réflexion, la commission a la conviction que le canal interocéanique projeté *Vià Nicaragua*, d'après l'expédition navale des États-Unis de 1873, doit recevoir NOTRE PRÉFÉRENCE LA PLUS DÉCIDÉE (1).

Ainsi *la préférence la plus décidée* de la chambre de commerce de San-Francisco est en opposition directe avec l'entreprise de Panama. Voilà le *plein succès* remporté par M. de Lesseps ! Devons-nous dire : voilà la sincérité du *bulletin* officiel de la compagnie de Panama, et de toute la presse dévouée à cette entreprise ?

Nous admettons la bonne foi des premières informations : — il était si doux de croire au *plein succès !* — mais comment n'a-t-on pas eu le courage de reconnaître plus tard que l'on s'était trompé ?

Cette loyauté s'imposait vis-à-vis des futurs actionnaires, d'autant plus que les défiances avaient été plus grandes pendant la souscription d'août 1879, d'autant plus que les documents successivement publiés combattaient davantage les affirmations de M. de Lesseps.

Cette négligence, disons-le franchement, compromet aussi bien et plus encore M. de Lesseps que les journaux.

Les conclusions si nettement formulées de la chambre de commerce de San-Francisco, furent bientôt développées dans un second rapport (2), plus précis encore, appuyé sur des considérations développées par M. Nimmo, membre du bureau de statistique de New-York.

Enfin, M. S. L. Phelps, président de la Société provisoire du canal interocéanique, a, dans un très important rapport (3), fait un examen comparatif des deux tracés, de leurs dépenses, de leurs revenus.

Ce rapport est daté du 15 octobre : M. Phelps y exprimait l'espoir qu'une loi d'incorporation serait bientôt votée en faveur du canal de Nicaragua, et cette loi est aujourd'hui votée ;

(1) The Board of trade of San-Francisco. — *Report of special committee on interoceanic canal.* — San-Francisco 1880.

(2) The Board of trade San-Francisco. — Supplementary report of special committee on interoceanic canal. — September 23, San-Francisco 1880.

(3) *Nicaragua Ship canal.* Report of the executive committee to the members of the provisional society. — Washington 1880.

M. Phelps y faisait en outre allusion à une *garantie d'intérêt* ; et l'accord semble si complet sur cette question entre les membres de la Société provisoire et les hommes du gouvernement, que le vote de cette garantie paraît bien probable.

Ainsi, la Compagnie de Panama, qui peut demain se trouver en présence d'un *veto* absolu formulé au nom des doctrines politiques de Monroë, récemment visées sur cette question même par les votes du Congrès américain, la Compagnie de Panama est, dès maintenant, en face d'une compagnie rivale.

Et cette compagnie rivale déjà *incorporée*, c'est-à-dire reconnue, protégée, soutenue par le gouvernement des États-Unis, peut avoir terminé dans cinq ans au plus le canal de Nicaragua, avec une dépense *maxima* de 500 millions

Dans ces conditions, Messieurs les actionnaires, vous vous demandez ce que pourra bien devenir l'entreprise de Panama? Nous nous le demandons aussi.

VII

M. de Lesseps semble avoir compris, d'ailleurs, qu'il n'y a plus moyen de dissimuler. Ceux qui parlent en son nom, tout au moins sous son inspiration, avouent, maintenant que la souscription est faite, l'opposition des États-Unis et la rivalité du Nicaragua.

De la première — à les entendre — il ne faut point se préoccuper. Les votes du Congrès américain ne signifient rien, ce ne sont que rodomontades sans portée. Au diable Monroë et sa doctrine !

A merveille, si des appuis européens permettent de braver ces rodomontades, si l'exécution du canal est possible contre le le sentiment des États-Unis, si les centaines de millions versés ou à verser ne courent aucun risque.

De la rivalité du Nicaragua rien à craindre non plus. Il est même utile, disent les conférenciers enthousiastes de la salle des Capucines, il est utile que ce canal s'accomplisse : il recevra le trop plein de Panama; la petite batellerie se servira de ses écluses, pendant que les grands steamers franchiront l'incomparable tranchée à niveau constant.

Messieurs les actionnaires, si vous êtes convaincus par cette raison-là, c'est qu'alors vous êtes incorrigibles et que vos parti pris l'emportent même sur vos intérêts.

Vous vous souviendriez autrement que de sévères critiques ont rectifié les évaluations des défenseurs de Panama;

Vous vous souviendriez que, pour avoir un revenu suffisant, ou à peu près, il faudrait que TOUT le transit interocéanique eût lieu par Panama, et au prix de 15 francs par tonne, fixé dans les évaluations de M. de Lesseps;

Vous vous souviendriez qu'à ce prix, la plupart des navires auraient encore un avantage marqué à abandonner le canal pour doubler le cap Horn;

Vous vous souviendriez qu'abaisser les tarifs ou les maintenir, c'est le déficit dans le transit ou le déficit dans les recettes, mais, d'un côté comme de l'autre, *le déficit constant,* LA RUINE INÉVITABLE;

Vous vous souviendriez enfin, que le gouvernement de Colombie a eu si bien conscience de cette perspective, si bien défiance des gros profits que l'on fait miroiter à vos yeux, qu'il a stipulé, dans l'acte de concession, article 15, *cinq, six, sept* et *huit* 0/0 du *produit brut* des recettes, *sans déduction d'aucune sorte, ni pour frais,* NI POUR INTÉRÊTS D'ACTIONS, *d'emprunts,* etc.

Demandez donc à M. de Lesseps si cet article de la concession — qui suffirait, lui seul, à vicier toute l'entreprise, — demandez si cet article est abrogé?

Qu'on ait osé l'écrire, le proposer, l'accepter surtout, c'est déjà trop !

Demandez donc encore à M. de Lesseps, si la question du chemin de fer de Colon-Panama est bien réglée?

Apprenez, si vous ne le savez pas, que les intérêts de la dette colombienne étant garantis par les recettes de cette voie ferrée, les Américains, pour cette raison, pourront très bien s'opposer à ce que cette voie soit détruite par le canal. Sans avoir recours à des moyens violents, des diplomates habiles pourront échanger des notes pendant dix ans, avant que M. l'agent général de la Compagnie de Panama ait autre chose à faire qu'à se croiser les bras en se promenant de Panama à Colon ou de Colon à Panama.

Il est donc permis de sourire de la naïveté que M. de Lesseps

vous suppose, lorsqu'il vous fait dire afin de vous rassurer : « Ne craignez rien de la concurrence du Nicaragua; ce canal prendra le trop plein de Panama; il le remplacera même les jours de réparation, ou de relâche. »

M. Thompson a dû lui-même le reconnaître à New-York : « Je présume, a-t-il dit, que la Compagnie du Nicaragua obtien- « dra une charte du congrès. Mais je ne prévois rien dans ce « fait qui puisse me mettre en hostilité avec les promoteurs de « cette entreprise, dont plusieurs sont mes amis personnels. En « réalité, *il y a place pour les deux canaux,* attendu qu'ils « auront à jouer un rôle différent dans les relations du com- « merce. »

La vérité, répétons-le, c'est que la division du transit, c'est pour *le canal à niveau constant* de Panama, LE DÉFICIT CONSTANT, LA RUINE INÉVITABLE.

La vérité encore, c'est que le canal à écluses du Nicaragua fonctionnera depuis longtemps, apportant à l'entreprise les bénéfices du transit interocéanique amplement rémunérateurs pour un capital qui n'excèdera pas 500 millions, lorsque l'entreprise de Panama en sera encore à dévorer dans l'emmagasinage des crues du Chagres et dans la fameuse tranchée où disparaîtraient deux colonnes Vendôme posées l'une sur l'autre (1), oui! à *dévorer,* SANS AUCUN PROFIT, SON TROISIÈME MILLIARD.

Votre imperturbable confiance nous répond : trois milliards! nous ne les donnerons pas.

Soit! à quel chiffre vous arrêterez-vous?

Mettez-vous bien ceci dans la tête, vous tous qui avez apporté votre épargne : si vous ne vous arrêtez pas dès maintenant, vous ne pourrez plus vous arrêter. Pour rattraper les 300 premiers millions — dont cent millions et plus iront dès l'abord dans la caisse du chemin de fer de Colon-Panama — vous donnerez trois, ou quatre, ou cinq cents autres millions; et après ceux-ci, cinq, six ou sept cents autres ; et ce ne sera pas fini.

Les devis du canal de Nicaragua n'ont guère varié; il n'en a

(1) La colonne a 43 mètres de hauteur, soit 86 mètres pour deux, et le point culminant de la grande tranchée de Panama aurait 86 mètres au-dessus du plafond du canal!

pas été de même des devis de Panama. Jugez de ce véritable casse-tête chinois :

Le Congrès de Paris, — sous quelles inspirations, il est inutile de le rappeler, — avait réduit le chiffre des dépenses de *deux milliards et demi* environ à.................. 1,200,000,000 fr.

La commission d'exploration nommée par M. de Lesseps a réduit cette somme à...... 843,000,000 »

Dans un rapport sommaire, M. de Lesseps, diminuant encore, s'est contenté de........ 658,000,000 »

Le même M. de Lesseps a ensuite partout annoncé que MM. Couvreux et Hersent (1), s'engageaient à exécuter le canal à *forfait*, pour.................................... 500,000,000 »

Enfin, M. de Lesseps demande aux actionnaires, comme entrée de jeu.............. 300,000,000 »

Comment discuter, tenir pour sérieuses de pareilles fantaisies ?

Rappelez-vous seulement que d'après les chiffres *officiels* et *rectificatifs* produits à Londres par *M. de Lesseps,* les dépenses totales s'élevaient à *deux milliards six cents millions.*

Soyez-en sûrs, Messieurs les actionnaires, avant qu'un navire transite par le fameux *canal à niveau constant*, vous remonterez graduellement vers ce chiffre de *deux milliards et demi* que des évaluations autorisées tenaient pour trop faible encore.

Si vous ne voulez pas monter jusqu'en haut de cette échelle, plus difficile que toutes les écluses, il n'y a qu'un moyen : ne franchissez pas le premier échelon. Sacrifiez plutôt les 25 francs par titre, prudemment prévus aux statuts de la société pour frais d'émission ; tirez même ce que vous pouvez des premiers versements et passez le reste par *profits et pertes.*

Des faits que l'on vous avait cachés ;

Des documents que nous avons mis sous vos yeux ;

(1) MM. Couvreux et Hersent auraient, dit-on, signé un *forfait.* Comme on s'est bien gardé jusqu'à cette heure de montrer ce document, et que, d'ailleurs, nous sommes en droit de tenir ces entrepreneurs pour des gens sérieux, incapables de compromettre à la fois leur réputation et leur fortune dans une entreprise si pleine d'imprévu, nous tenons ce bruyant forfait pour un simple marché de travaux en régie.

Des inexactitudes que nous avons redressées, des erreurs que nous avons signalées ;

De la vérité des faits, des chiffres et des situations que nous avons rétablies, ces deux termes résultent clairs comme l'évidence :

Impossibilité technique, économique et politique d'exécuter le canal à niveau constant le Panama ;

Exécution certaine, prochaine et rapide du canal de Nicaragua.

Les résolutions de l'assemblée générale qui se tiendra lundi prochain sont, dit-on, assurées d'avance : M. de Lesseps remportera de nouveau un *plein succès.*

Après quoi, selon l'expression du *New-York-Herald*, tant que dureront les 300 millions, il s'en ira *papillonner* (*sic*) dans l'isthme. Et pendant ce temps, les Américains qui, en cette affaire, ne laissent rien au hasard et n'avancent qu'à coup sûr, perceront tranquillement leur canal et commenceront à l'exploiter.

Si c'est là ce que vous voulez, Messieurs les actionnaires, allez au Cirque d'hiver prodiguer vos applaudissements ; votez-y des deux mains et recevez la médaille commémorative frappée en votre honneur : vous l'aurez bien gagnée.

Paris, le 25 janvier 1881.

1948.—Imp. Soussens et Cie, 51, rue de Lille, Paris


3 0112 105487612